ABC

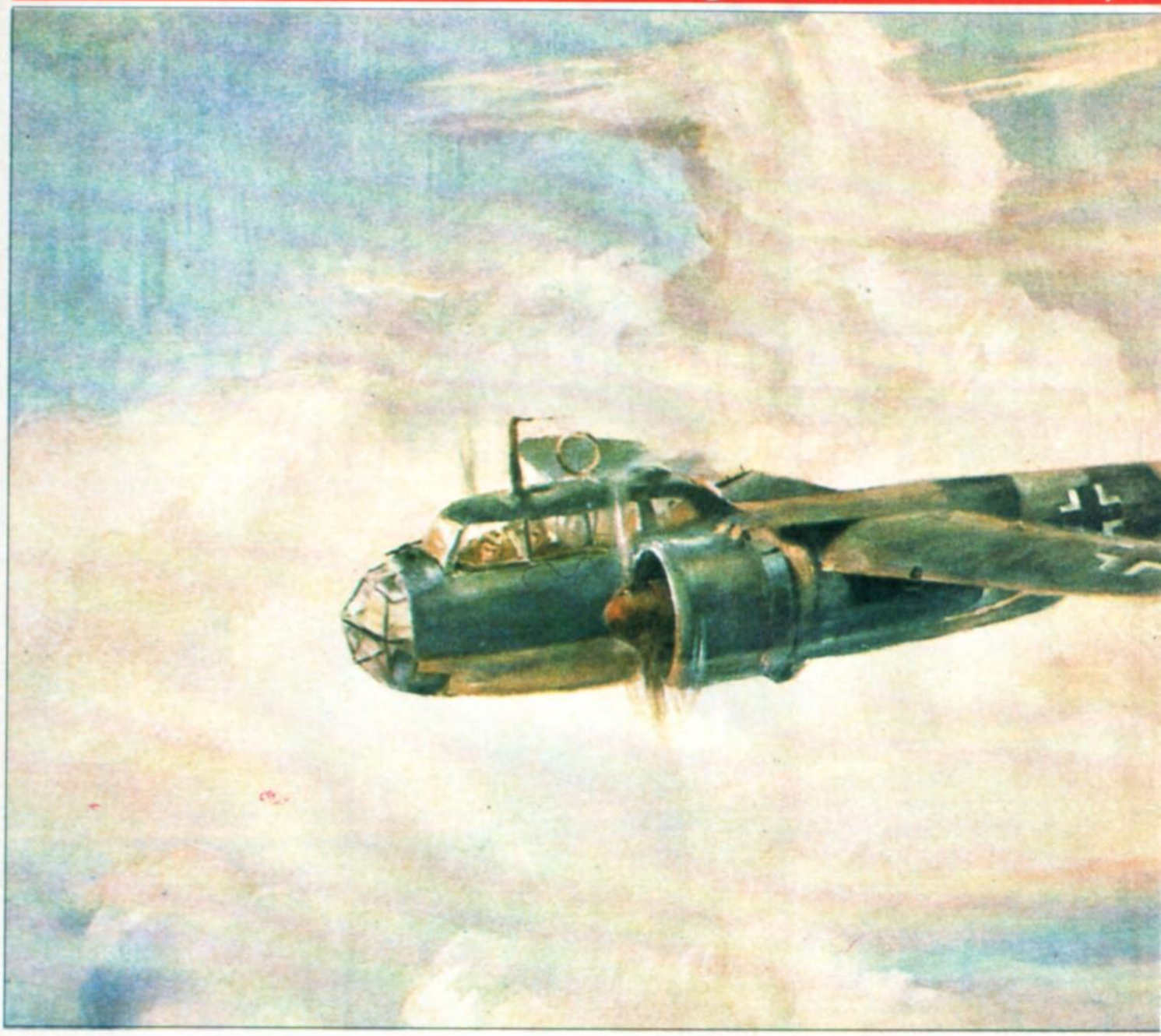
La II Guerra Mundial

100

La contienda se libra también en las nubes

La aviación experimenta grandes avances técnicos

Ejército del Aire,



Bombarderos Do 17Z en los cielos de Gran Bretaña. Alemania confió en ellos la victoria que no podía lograr en la mar

«El cielo se nubló y de sus entrañas descendió la muerte omnipresente.» Esta tremenda descripción publicada en el «The Times» londinense, en plena avalancha de la Luftwaffe sobre las islas británicas, es tal vez la mejor expresión del inmenso poder alcanzado por los ejércitos del aire a lo largo de la contienda.

Nunca hasta entonces la Humanidad había conocido un peligro tan demoledor como inesperado y fugaz. Las formaciones de bombarderos, a cualquier hora del día y de la noche, podían sembrar el terror sobre las indefensas poblaciones enemigas. El dominio del cielo, no sólo en el campo de batalla, sino incluso en el hogar patrio, se convirtió en la continua y dramática necesidad para conseguir la victoria y, aún más, para asegurarse la vida.

NACE EL EJÉRCITO DEL AIRE

La I Guerra Mundial había significado el nacimiento del Arma de Aviación entendida como tal. Por vez primera en la Historia se libraban combates en el tercer elemento terráqueo: el aire. El empleo que de la aviación bélica se hizo, no obstante, fue tan limitado como imponía el exiguo desarrollo técnico de la aeronáutica de aquellos días.

Los endebles biplanos de la guerra del 14 escribieron una interesantísima página de la crónica militar universal, pero su contribución técnica y estratégica, además de marcar el hito reseñado, no pasó de contribuir al combate terrestre como arma ofensiva.

Los albores de la II Guerra Mundial y todo el período de entreguerras significaron un lapso de febril actividad de la industria aeronáutica en sus más diversas vertientes, lo que indudablemente hizo posible el nuevo planteamiento que del Arma aérea se llevó a cabo en la subsiguiente contienda.

Una vez más será Alemania la que diseñe los valores del que pronto se definirá como Ejército del Aire. La «blitzkrieg» aporta un elemento operativo hasta entonces no puesto en práctica: la aviación

el poder de las alturas

El tamaño de los nuevos aviones permitió su uso para el transporte de tropas

Resultó vital la renovación de pilotos

Reparación en la artillería en un Me110

El B-25 «Mitchell» mostró durante toda la guerra su poder destructivo

El caza que batió el récord de fabricación: P-47

El Ejército del Aire, que nace en la II Guerra Mundial, adquiere pronto un estilo diferenciado

con funciones tácticas perfectamente claras. A los míticos «Stuka», bien armados, de autonomía y maniobrabilidad incomparables con los viejos biplanos del «Barón Rojo», se les encomienda la misión de cortar las líneas de comunicación enemigas y destruir sus reservas —no cabe duda de que la guerra civil española representó un extraordinario «laboratorio» para poner en práctica dichas funciones—. Cobra, pues, independencia en sus objetivos la Luftwaffe, que a la larga, de la mano del todopoderoso Goering, se erigirá en ejército de similar calibre a la Wehrmacht.

EL PODER DE CAZAS Y BOMBARDEROS

El propio devenir del conflicto irá marcando el destino de las fuerzas aéreas. La batalla de Inglaterra, sin duda, significa el punto de inflexión práctico de las modernas teorías estratégicas de la aviación. En ella se pondrán en juego todas las potencialidades del combate aéreo, hasta entonces desconocidas y a partir de ese momento explotadas hasta la saciedad.

Ante su manifiesta inferioridad naval, Hitler, para doblegar a su único enemigo en pie, Gran Bretaña, confió a la Luftwaffe la suerte final de la guerra. Para vencer se hacía imprescindible el control absoluto del cielo. Sólo así sería factible el desembarco al otro lado del Canal.

El imponente operativo defensivo desplegado por la Royal Air Force, especialmente por su telaraña de Hurricanes y Spitfires, supuso que lo que en sus inicios fue un enfrentamiento entre la caza de ambas fuerzas, acabará implicando planteamientos estratégicos opuestos.

Goering se vio obligado a redefinir sus planes, pasando a una segunda fase de la batalla, en la que los bombarderos tomarán el peso del combate. Surge la tentación de emplear toda la fuerza destructiva capaz de ser transportada en un avión sobre los centros industriales y las ciudades inglesas. De esta forma se busca el colapso económico del enemigo y, a la par, el aniquilamiento psicológico de la población civil, que a la postre es siempre la que sostiene la línea de frente.

El «Spitfire», codo a codo con el «Hurricane», se impuso en la batalla de Inglaterra

Los biplanos se utilizaron poco y muy al principio del conflicto

Bombarderos B-17 «Flying Fortress» volando sobre las nubes

La autodefensa, confiada a los artilleros

Un proyector para la artillería antiaérea

Burbuja dorsal de un Heinkel He-111

El «Lancaster», bombardero cuatrimotor británico que resultó un arma formidable

Un sistema que no tendrá éxito contra la acorazada moral de los británicos, pero que los aliados, aún en mayores dimensiones, emplearán de forma calcada contra Alemania. Los llamados «bombardeos estratégicos» llevados a cabo sobre las ciudades fabriles germanas por la USAAF y la RAF venían a confirmar el papel demoledor de la aviación.

IMPARABLE DESARROLLO TECNOLÓGICO

Un mero vistazo a las páginas de un libro especializado que contenga los diferentes modelos empleados por las fuerzas aéreas contendientes sirve para comprender el increíble desarrollo tecnológico que en materia aeronáutica se produjo durante la II Guerra Mundial.

En seis años se pasó del biplano de madera monomotor a los primeros modelos de avión a reacción. Armamento, autonomía, capacidad de carga y especialización son las claves que dirigirán la investigación industrial.

Todo ello supuso la estructuración de

Caricatura del as de la Luftwaffe O. W. Mölders en su Bf109

Modelo caricaturizado del Supermarine «Spitfire» «Rif Raf»

El bombardero en picado Junkers Ju.87 B-1 «Stuka» (1938)

Interceptador nocturno Messerschmitt Bf.110 G-4 «Zerstörer»

El caza británico por excelencia: Supermarine «Spitfire»

Cazabombardero De Havilland «Mosquito» MK.IV (1942)

los Ejércitos del Aire, en su concepción moderna, con una amplia variedad de misiones tácticas y estratégicas, para las que se pusieron en servicio los modelos más adecuados que la técnica hacía posible.

Junto a esto, no puede dejarse de señalar el patrimonio aportado por el factor humano al incremento de protagonismo adquirido por la aviación en la contienda. Piénsese que los cuadros de mando, técnicos de vuelo y máquinas y, por supuesto, las dotaciones de los aparatos al iniciarse la guerra eran minúsculos comparados con las necesidades que a lo largo de la misma se fueron generando. Si tenemos en cuenta, además, que la aeronáutica en cualquiera de sus expresiones requiere una especialización y un período de instrucción muy superior a la de los otros ejércitos, resultan incluso difícilmente explicables los métodos a través de los cuales, pese a las fuertes bajas sufridas, las distintas Fuerzas Aéreas se mantuvieron en línea de combate.

EL CIELO COMO SEGURO DE VICTORIA

En conjunto, la II Guerra Mundial vino a demostrar que ya no era posible concebir un supuesto bélico sin contar con el elemento aéreo. En el teatro de operaciones terrestre, no poseer el control del cielo se convirtió en una hipoteca de la que

Messerschmitt Bf.109 E, el caza alemán que inició la guerra

Bombardero italiano Savola Marchetti S.M.79-1 «Sparviero»

«Tante Ju», la tía Ju, el versátil y popular Junkers Ju.52/3 m

Me 262 A-1a, primer interceptador a reacción de la historia

F4U-1 «Corsair», probablemente el mejor interceptor naval

Interceptador biplano Boeing P-12E, una reliquia del pasado

siempre dependía la victoria final. Cualquier avance debía contar con el apoyo táctico y estratégico del Ejército del Aire.

En la mar, la aviación ha supuesto una verdadera revolución conceptual. Siglos de historia de combates navales, en los que las piezas de artillería, coraza, velocidad y maniobrabilidad de los buques eran los únicos jueces de la batalla, quedaron para siempre enterrados en las páginas de los libros. La aviación naval vino a alumbrar una nueva forma de luchar en los mares. Las flotas se organizaron por y para servir a los portaaviones, que no eran sino hogares flotantes de la fuerza aérea en ellos embarcada. Desde que se produjo la batalla del mar del Coral, los buques de superficie fueron testigos de sus hundimientos a manos de la aviación enemiga, sin que sus serviolas alcanzaran a ver en el horizonte a un solo barco enemigo.

Y, además, el Ejército del Aire cobró su dimensión absolutamente independiente de la mano de su poderío balístico. Hasta la aparición de los misiles continentales o, aún más, intercontinentales, la aviación fue la única vía de transporte y lanzamiento de las armas con mayor capacidad destructiva. Una realidad que tras la terrible catástrofe que representaron las bombas atómicas de Hiroshima y Nagasaki nadie podría poner ya en duda.

Emblemas de las Fuerzas Aéreas combatientes

ALEMANIA

1. Cruz balcánica usada desde 1939 en alas y fuselaje.

2. Cruz gamada usada desde 1939 en el timón de cola.

3. Cruz balcánica usada desde 1944 en la parte inferior de las alas.

4. Cruz balcánica usada desde 1944 en la parte superior de las alas.

5. Cruz gamada usada desde 1944 en el timón de cola.

6. Cruz balcánica usada desde 1944 en el fuselaje.

AUSTRALIA

7. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

8. Bandera en el timón de cola.

BÉLGICA

9. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

10. Bandera en el timón de cola.

BRASIL

11. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

12. Bandera en el timón de cola.

BULGARIA

13. Escarapela utilizada en alas y fuselaje hasta 1939.

14. Bandera en el timón de cola hasta 1939.

15. Escarapela utilizada en alas y fuselaje en 1942.

16. Bandera en el timón de cola en 1942.

CHECOSLOVAQUIA

17. Escarapela utilizada en alas y timón de cola hasta 1938.

18. Escarapela utilizada en alas y timón de cola en septiembre de 1939 (Fuerza Aérea Eslovaca).

19. Escarapela utilizada en alas y timón de cola en septiembre de 1944 (Escuadrilla Eslovaca Insurgente).

20. Escarapela utilizada en el timón de cola por la Policía Aérea Checoslovaca en 1938.

21. Cruz balcánica utilizada en alas y timón de cola por la Fuerza Aérea Eslovaca en agosto de 1941 (Frente del Este).

CHINA

22. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

23. Bandera en el timón de cola.

CROACIA

24. Cruz balcánica utilizada en alas y fuselaje.

25. Escudo utilizado en el timón de cola.

CRUZ ROJA INTERNACIONAL

26. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

DINAMARCA

27. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

28. Bandera en el timón de cola.

ESTADOS UNIDOS

29. Escarapela utilizada en alas y fuselaje hasta diciembre de 1941.

30. Bandera en el timón de cola hasta diciembre de 1941.

31. Escarapela utilizada en alas y fuselaje desde diciembre de 1941.

32. Escarapela utilizada en alas y fuselaje por algunos aviones navales en el Pacífico desde junio de 1943.

33. Escarapela utilizada en alas y fuselaje en los teatros europeo y africano desde noviembre de 1942.

FINLANDIA

34. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

FRANCIA

35. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

36. Escarapela utilizada en alas y fuselaje por los franceses libres desde julio de 1944.

37. Escarapela utilizada en algunos fuselajes.

38. Bandera en el timón de cola.

39. Escarapela utilizada en alas y fuselaje por la Aviación Naval.

40. Bandera en el timón de cola utilizada por la Aviación Naval.

41. Franjas utilizadas por los aviones de Vichy.

42. Escarapela utilizada en alas y fuselaje por los franceses libres hasta julio de 1944.

GRECIA

43. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

44. Bandera en el timón de cola.

HOLANDA

45. Escarapela utilizada en alas y fuselaje en Europa.

46. Escarapela utilizada en alas y fuselaje en las Indias Orientales.

47. Bandera en el timón de cola en Europa.

48. Bandera en el timón de cola en las Indias Orientales.

HUNGRÍA

49. Cruz balcánica utilizada en alas y fuselaje desde finales de 1941.

50. Bandera en los empenajes desde finales de 1941.

51. Emblema en alas y timón de cola hasta finales de 1941.

INGLATERRA

52. Escarapela utilizada en la parte superior de las alas.
53. Escarapela utilizada en la parte inferior de las alas.
54. Escarapela utilizada en el fuselaje.
55. Escarapela de alta visibilidad utilizada en alas y fuselaje hacia el final de la guerra.
56. Bandera en el timón de cola.
57. Escarapela de baja visibilidad utilizada en alas y fuselaje hacia el final de la guerra.
58. Bandera utilizada como complemento de la anterior para el timón de cola.
59. Escarapela utilizada en alas y fuselaje en Extremo Oriente.
60. Bandera en el timón de cola utilizada en Extremo Oriente.

IRAK

61. Emblema utilizado en alas y fuselaje.
62. Bandera en el timón de cola.

ITALIA

63. Escarapela utilizada en las alas al comienzo de la guerra.
64. Simplificación de la anterior utilizada principalmente en la cara superior del ala.
65. Escarapela utilizada en la cara inferior del ala.
66. Emblema utilizado por los aviones de la República Social en la cara superior del ala.
67. Emblema utilizado por los aviones de la República Social en la cara inferior del ala.
68. Emblema utilizado en el fuselaje hasta septiembre de 1943.
69. Escarapelas utilizadas en alas y fuselaje por la Fuerza Aérea Cobeligerante.
70. Escudo de armas de la Casa de Saboya utilizado sobre el timón de cola hasta septiembre de 1943.
71. Emblema del fuselaje de los aviones de la República Social.
72. Emblema del fuselaje de la Fuerza Aérea Expedicionaria en África.

JAPÓN

73. Escarapela en alas y fuselaje.
74. Escarapela utilizada en la parte superior de las alas y fuselaje desde 1943.
75. Escarapela utilizada en la parte superior de las alas y fuselaje desde 1943 por algunos aviones del Ejército.
76. Escarapela utilizada en alas y fuselaje por las Unidades de Defensa Metropolitana.
77. Emblema de rendición utilizado en alas y fuselaje.

LETONIA

78. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.

MÉXICO

79. Emblema utilizado en alas y fuselaje.

NORUEGA

80. Emblema utilizado en alas y timón de cola.

NUEVA ZELANDA

81. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.
82. Emblema en el timón de cola.

POLONIA

83. Emblema utilizado en alas y timón de cola.

PROTECTORADO DE MANCHUKUO

84. Escarapela utilizada en las alas.

RUMANIA

85. Cruz balcánica utilizada en alas y fuselaje.
86. Bandera en el timón de cola.

SIAM

87. Bandera utilizada en alas y fuselaje.

SURÁFRICA

88. Escarapela utilizada en alas y fuselaje.
89. Bandera en el timón de cola.

URSS

90. Estrella utilizada en alas y fuselaje por algunos cazas Polikarpov.
91. Estrella utilizada en alas, fuselaje y timón en la época de la invasión alemana, generalmente en aviones con camuflaje oscuro.
92. Estrella de baja visibilidad utilizada en el fuselaje de los cazas Polikarpov sobre camuflaje de invierno.
93. Estrella utilizada sobre el timón de cola en los cazabombarderos Ilyshin.
94. Estrella utilizada sobre el timón de cola en algunos cazas Yak.
95. Emblema utilizado en alas y fuselaje en algunos aviones de importación.
96. Estrella utilizada sobre camuflaje de invierno y en general en la cara inferior del ala.
97. Estrella utilizada en fuselaje y timón de cola a partir de 1944 sobre camuflaje verde oscuro.
98. Estrella utilizada en fuselaje y timón de cola a partir de 1944 sobre camuflaje en dos tonos.

YUGOSLAVIA

99. Escarapela usada en las alas hasta abril de 1941.
100. Bandera en el timón de cola hasta abril de 1941.
101. Escarapela usada en alas y fuselaje desde 1944.
102. Bandera en el timón de cola desde 1944.

El vestuario del piloto, prendas

Durante los años veinte y treinta, la técnica aeronáutica tuvo que incorporar multitud de nuevos principios científicos. En aras de un mayor rendimiento de las máquinas, los hombres tuvieron, una vez más, que adaptarse a base de ingenio. Cuando los aviones triplicaron su velocidad y techo, los tradicionales trajes de vuelo al estilo de la I Guerra Mundial resultaron pronto ineficaces, siendo sustituidos por otros de «alta tecnología». He aquí una breve reseña de algunos equipos utilizados entre 1939 y 1945 por los aviadores de ambos bandos.

CASCOS.–Todos los países continuaron utilizando variantes de los antiguos pasamontañas de cuero al estilo Bleriot, dotándoles de auriculares para el equipo de radiotelefonía y de anclajes metálicos para fijar la máscara de oxígeno y las gafas de vuelo. Para defenderse de la metralla antiaérea, los norteamericanos crearon una versión blindada a base de acero y aluminio estratificados. Los alemanes usaban para estos supuestos el casco de infantería, unos en la forma habitual y otros..., para sentarse sobre él.

EQUIPOS DE OXÍGENO.–Cada fuerza aérea importante tenía su propio sistema:

La Luftwaffe empleaba mascarillas de goma similares a las de los quirófanos. El micrófono iba aparte, sujeto al cuello del piloto, y se llamaba laringófono.

La Real Fuerza Aérea Británica utilizó, hasta 1940, máscaras de tela blanca y tubos lisos, cambiando después a otros modelos de goma equipados con tubos anillados en forma de tráqueas. Ambos tipos llevaban micrófono incorporado.

Las unidades de vuelo de la U. S. Navy y el U.S. Army CORPS montaban un engorroso sistema de caucho con pulmón hinchable, tan molesto que los aviadores procuraban volar bajo para no tener que usarlo. En 1942 adoptaron el sistema británico.

Japoneses y rusos empleaban tácticas de vuelo a baja altura y, para las situaciones excepcionales, equipo francés y alemán indistintamente.

GAFAS DE VUELO.–Todos los bandos usaban gafas panorámicas con protección de goma, de cristales curvados, o de tipo partido en dos rácetas.

Para protegerse del sol los alemanes llevaban un par de repuesto, con cristales ahumados, y los británicos unas antiparras coloreadas abatibles.

También se utilizaron gafas de cristal rojo, para aclimatar la vista de los pilotos antes de un vuelo nocturno.

PAÑUELOS.–Lejos de su aparente función decorativa, el pañuelo de seda resultó ser una prenda de vuelo tan indispensable que aún se usa en los aviones supersónicos.

La razón de su utilidad es que protege la piel del cuello (en continuo movimiento giratorio siempre alerta) del roce con la tela del uniforme, actuando como una especie de lubricante y como soporte para el pesado casco de vuelo. En aviones de cabina abierta servía como prenda de abrigo.

Los japoneses usaron el Hachimaki, pañuelo ceremonial que se ataba en la frente. No era exclusivo de los pilotos suicidas.

MONOS.–El buzo de tela

Gorro de vuelo alemán de lona que incorpora auriculares

A lo largo de la guerra, los equipos de vuelo fueron evolucionando adaptándose a las nuevas tecnologías que se iban adoptando de acuerdo con los avances de la industria aeronáutica

y equipos de vuelo

Equipo de vuelo de artilleros

Prendas de cuero eslovacas

Las Fuerzas Aéreas Aliadas adoptaron los equipos de oxígeno británicos

fuerte, conocido universalmente como «mameluco Sydcott», resultó una prenda tan práctica, que todos los países acabaron adoptándolo para servicio civil o militar. Los modelos de verano solían ser de algodón blanco o caqui, los de invierno de verde oscuro o tonos pizarra. Belgas y soviéticos usaron modelos negros. Los italianos, verde intermedio.

Existían modelos de invierno en lana forrada o cuero, dotados de resistencias eléctricas para calefacción en vuelos de altura. Botas y guantes, igualmente equipados, se conectaban al traje mediante enchufes, y éste al tablero de instrumentos, por medio de un reostato.

Un mono especial de fibras de asbesto a prueba de ácidos fue utilizado por los pilotos de Messerschmitt Me-163 para prestarles protección frente al combustible especial corrosivo usado por el motor cohete.

CAZADORAS.—Ideadas por los italianos en los años treinta, serían a la postre las prendas de vuelo americanas por excelencia. Las cazadoras de cuero, vestidas sistemáticamente por los héroes del aire, se convirtieron en un símbolo de dinamismo, gracias a los medios de comunicación de la época. Aún hoy resultan prendas de moda para los jóvenes que tratan «de demostrar algo».

CHAQUETONES DE CUERO.—Prenda antiestética de tiempos pasados, era muy apreciada por los soviéticos por ser un buen protector contra el fuego, si bien hacía muy engorroso el uso del paracaídas.

GUANTES.—Se usaron de seda y cuero (para pilotos de caza) en versión corta o manoplas hasta el codo. Los artilleros de los Lancaster y B-17 llevaban guantes eléctricos.

BOTAS.—De verano, en cuero negro para aviadores del Eje en general y marrón para los demás, incluidos algunos japoneses.

De invierno, forradas y con calefacción eléctrica, para aviones de altura o climas árticos.

Todas las versiones eran de extracción rápida, para facilitar el lanzamiento en paracaídas.

CHALECOS SALVAVIDAS.—Alemanes, japoneses e italianos usaron materiales flotantes cosidos entre dos capas de tela fuerte (gris claro o verde).

Los aliados llevan chalecos amarillos rellenos de miraguano y (a partir de 1942), una versión hinchable conocida como «Mae West» que, al abombarse, tomaba la forma del busto de la famosa actriz norteamericana.

CHALECOS BLINDADOS.—Desarrollado por los americanos exclusivamente para tripulaciones de bombardeo, estaba fabricado con aluminio laminado y tela. Había una versión con «delantal» para proteger también las piernas.

ASIENTOS.—Los de los pilotos de caza tenían el respaldo y el apoyacabezas blindado con chapas de acero y en la parte inferior una cubeta de aluminio donde se encajaba el paracaídas . Sobre éste se sentaba el piloto. Los de bombarderos variaban desde uno blindado para el piloto, hasta un simple sillín giratorio para los artilleros. Los alemanes fabricaron asientos eyectables para sus cazas Heinkel «Salamander» y «Uhu». El sistema pirotécnico era similar al empleado en la actualidad y salvó varias vidas.

PARACAIDAS.—Existían cuatro tipos principales:

— El utilizado por las tropas paracaidistas, en forma de mochila, y que se extraía por medio de una cinta enganchada al avión (apertura automática).

— El de los pilotos de caza franceses, de apertura automática pero en forma de asiento.

— El de los pilotos italianos, de mochila y apertura automática, también tenía una anilla en el pecho para abrirlo a mano.

— El famoso «Irving», empleado por los aviadores Aliados que se sentaban sobre él y lo abrían manualmente mediante un asa situada sobre el tirante delantero izquierdo. Los sistemas alemán y japonés eran muy parecidos.

Los artilleros de bombardeo no cabían en sus torretas con el paracaídas puesto, para ellos llevaban sólo el atalaje, teniendo el paracaídas «a mano» para engancharlo al arnés, en caso de necesidad, mediante dos mosquetones.

Los artilleros de los cazas británicos «Defiant» y «Roc» llevaban un mono de pernera y mangas cortas llamado «Parasuit». Cumplía la misma función que el arnés, pero más cómodo y con muchos bolsillos.

TRAJES ANTI-G.—Mecanismos de goma que, al inflarse, comprimen las extremidades inferiores y el vientre del piloto, impidiendo que se desmaye por falta de sangre en el cerebro durante los virajes cerrados.

Algunos fueron utilizados experimentalmente desde 1943 por británicos y americanos.

EQUIPO DE SUPERVIVENCIA.—Generalmente, una balsa neumática hinchable y una pequeña bolsa impermeable con bengalas, anzuelos, agua y raciones de emergencia.

Utilizados por tripulaciones de bombardeo alemanas desde 1940, se convirtió en equipo indispensable de los aviadores americanos durante las campañas del Pacífico y, con ligeras variantes, aún se usa en aviones civiles y militares.

QUIEN ERA QUIEN

En todos los campos de la actividad humana surge un reducido número de individuos que se alza por encima del nivel medio del grupo. Esto es quizá más notorio en el terreno del combate aéreo, donde el éxito sobresaliente individual de ciertos pilotos les convirtió en héroes nacionales.

La historia de estos «ases» es la propia historia del combate aéreo. En cuantas ocasiones se han enfrentado en los cielos fuerzas rivales ha surgido una minoría que ha conseguido un éxito excepcional, abatiendo aviones del bando contrario.

Muchos son los factores que se combinan en un «as» de la aviación. Unos son evidentes: un buen avión, sangre fría, agresividad, habilidad, puntería, adiestramiento, etcétera. Otros son más difíciles de descubrir: economía en el uso del combustible y la munición, tácticas acertadas... Finalmente existen dos factores decisivos: la suerte y las circunstancias.

El espacio aéreo es muy amplio, y el mejor piloto puede no encontrarse en el lugar y momento adecuados. Los pilotos del bando que mantengan la superioridad aérea tendrán menos oportunidades de encontrar en su camino a aeronaves del bando contrario, numéricamente inferiores.

Por la misma razón, un buen piloto de una fuerza aérea más débil encontrará a sus enemigos, numéricamente superiores, con mucha mayor frecuencia, y, como resultado, tendrá mayores oportunidades de incrementar su cifra de derribos y su experiencia.

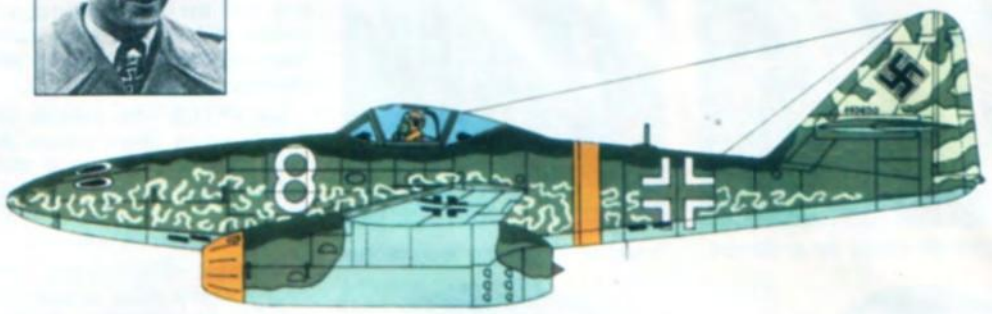
ALEMANES

Estos razonamientos podrían explicar el hecho de que en ambas guerras mundiales fueran alemanes los pilotos que totalizaron individualmente mayor número de victorias.

En la II Guerra Mundial, las cifras alcanzadas por los «ases» alemanes son de gran relevancia y demostrativas de su capacidad técnica.

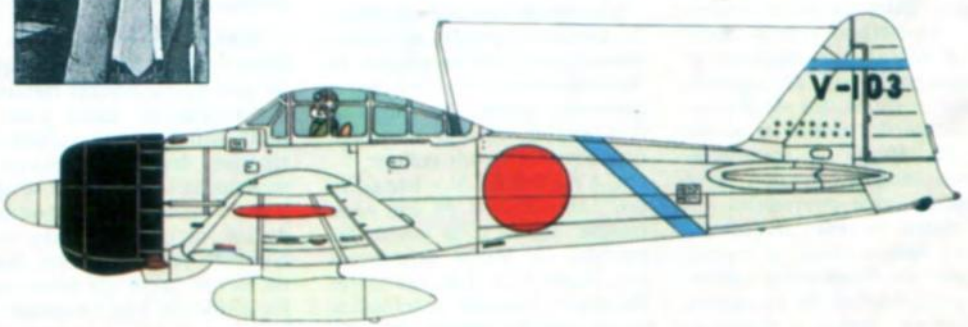
Para algunos pilotos ger-

Walter Nowotny
Messerschmitt Me-262 A-1a



Eino Juutilainen
Brewster 239 «Buffalo»

Saburo Sakai
Mitsubishi A6M2 «Zero-Sen»



Ases del combate aéreo

manos la guerra comenzó en España en 1937. Werner Mölders y Adolf Galland conocían todas las astucias del combate aéreo aprendidas sobre Brunete, Zaragoza y Madrid. Mölders tenía ya 14 derribos en septiembre de 1939. Todos pusieron el contador a cero cuando comenzó la campaña de Polonia.

Durante la «batalla de Inglaterra» destacaron claramente Mölders y Galland, que alcanzaron casi al mismo tiempo la cifra de sesenta victorias volando el Messerschmitt Be 109 E y F.

El ataque de Alemania contra la URSS disparó las cifras de derribos. El 15 de julio de 1941 Mölders alcanzó las 101 victorias y se convirtió en el primer «as» de todos los tiempos que superaba la cifra de 100 derribos. Poco después moría en accidente aéreo cuando viajaba, como pasajero, en un He 111. Galland tenía entonces 94 victorias. A partir de este momento, para ser considerado un «as» en la Luftwaffe habría que superar las cifras de dos dígitos. Más de cien pilotos alemanes alcanzaron esta categoría, de los cuales los más sobresalientes fueron éstos:

Major Erich Hartmann: 352
(comandante)

Major Gerhard Barkhorn: 301
(comandante)

Major Günther Rall: 275
(comandante)

Oberleutnant Otto Kittel: 267
(teniente)

Major Walter Nowotny: 258
(comandante)

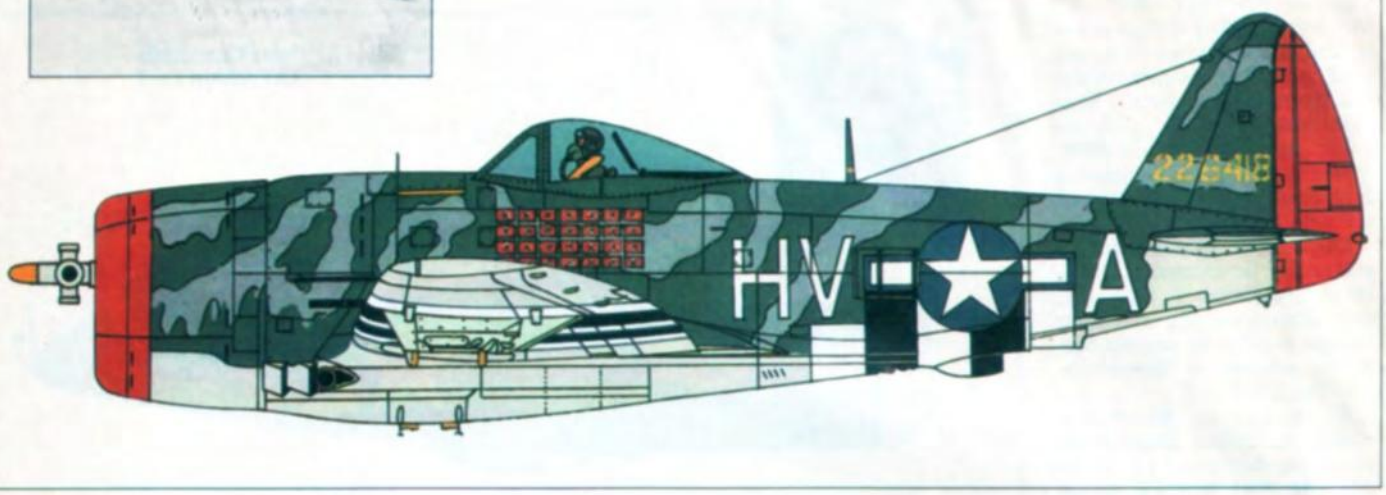
COMUNIDAD BRITÁNICA

Las unidades de la RAF se vieron envueltas en varias retiradas y evacuaciones en las que se perdieron historiales de pilotos. Por ello, en algunos casos, las cifras de victoria de sus «ases» son difíciles de estimar y no están reconocidas oficialmente. En este caso se encuentra el piloto sudafricano Pat Pattle, que se distinguió en el teatro del Mediterráneo. Al iniciarse

Ivan Kozhedub
Lavochkin La-7

Alexandre Serbanescu
I.A.R. 80

Stanford Tuck
Hawker Hurricane MK-1



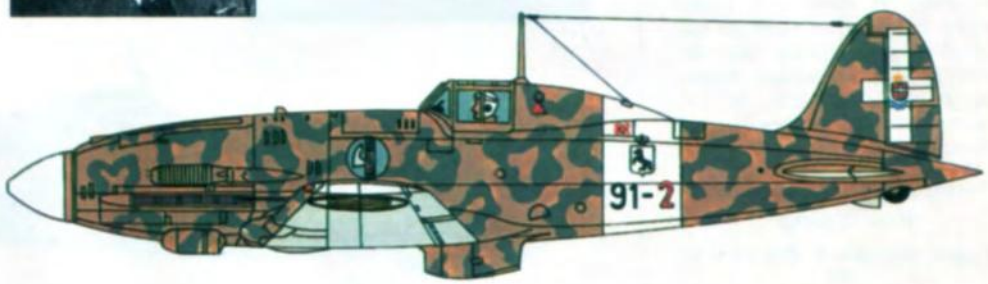
Francis S. Gabreski
Republic P-47D «Thunderbolt»

por Alemania la invasión de Grecia y Yugoslavia en abril de 1941, Pattle había alcanzado la cifra de 24 derribos en el norte de África y Grecia. Entre los días 12 y 20 de abril puede decirse que combatió en el aire ininterrumpidamente, hasta alcanzar la cifra de 51 victorias. El 20 fue derribado y muerto por un Me 110. La posterior retirada británica y consiguiente pérdida de registros oficiales privó a este piloto del honor póstumo de convertirse oficialmente en el «as» número uno de la RAF.

En el Mediterráneo destacaron también algunos pilotos de la aviación naval operando desde portaaviones. No obstante, la probabilidad de encuentros sobre el mar es mucho más limitada que sobre tierra. Con 11 victorias destaca el teniente de navío Richard Cook, que logró seis derribos los días 12 y 13 de agosto de 1942, desde el «Indomitable», durante las operaciones de protección del «Convoy de agosto».

De entre los «ases» de la «batalla de Inglaterra», quizá el más famoso sea Douglas Bader (ver «Quién era quien», coleccionable número 5), el piloto sin piernas.

Este legendario aviador tenía dos piernas ortopédicas como consecuencia de un accidente aéreo sufrido en diciembre de 1939. Esta limitación no le impidió destacarse rápidamente entre los muchos «ases» que produjo la defensa de las islas. El 9 de agosto de 1941, cuando contaba al menos 23 derribos, fue abatido sobre Francia, permaneciendo el resto de la guerra en un campo de concentración.



Adriano Visconti
Macchi C.205 «Veltro»

Los cinco pilotos más destacados fueron los siguientes:

Squadron Leader M. T. St. J.
Pattle. Sudafricano: 51

Group Captain J. E.
Johnson. Inglés: 38

Wing Commander B
Finucane. Irlandés: 32

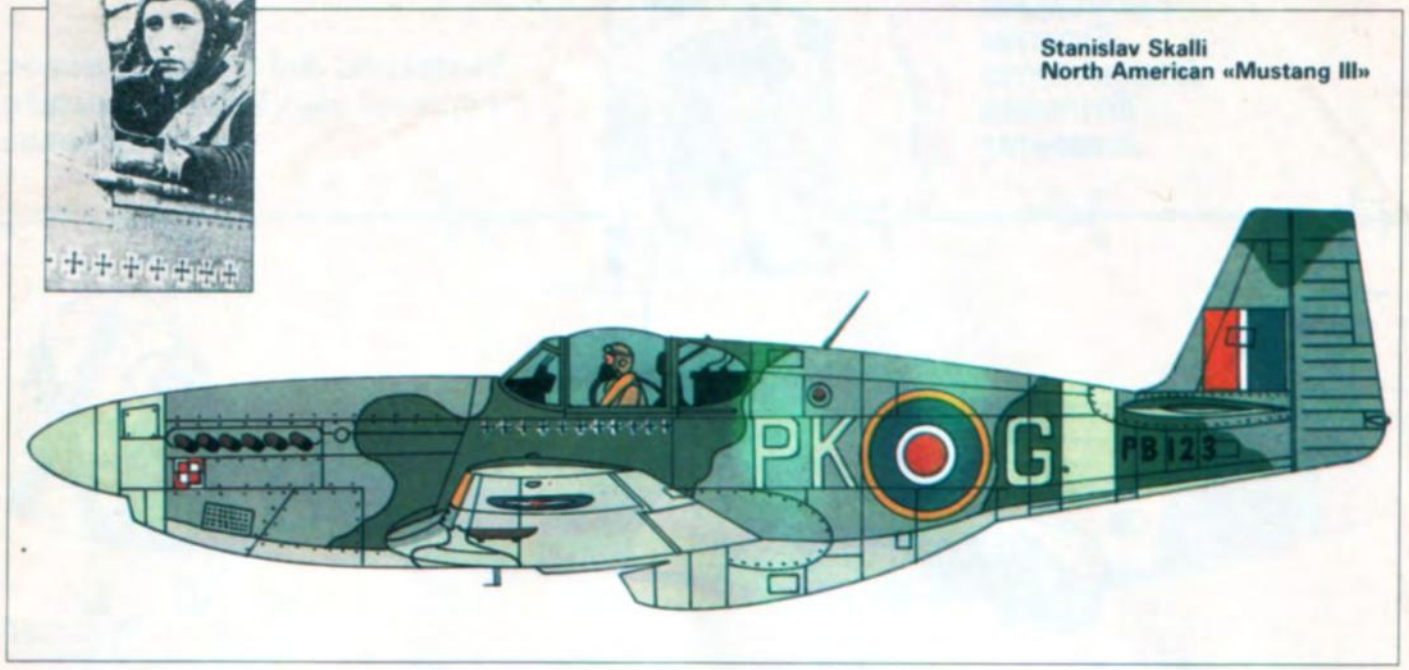
Group Captain A. G. Malan
Sudafricano: 32

Flight Lieutenant G. F.
Beurling. Canadiense: 31

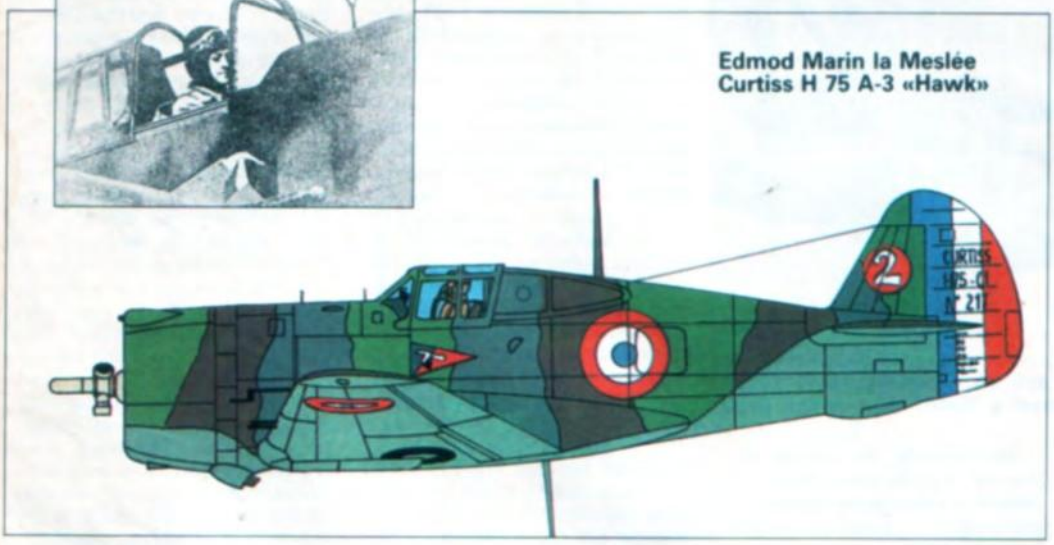
NORTEAMERICANOS

El sistema norteamericano, consistente en ir rotando a sus pilotos de tal forma que alternaran períodos operativos («tours») con otros en escuadrones de adiestramiento, no favoreció la acumulación de victorias individuales, aunque resultó de una extraordinaria eficacia.

Fueron muchos los pilotos de caza norteamericanos que se distinguieron en los teatros de operaciones europeos, pero fue en el Pacífico donde surgieron los «ases» más sobresalientes. Durante el año 1942 varios pilotos de la Infantería de Marina de los EE. UU. superaron los 20 derribos en los cielos de Guadalcanal. Pero fue la V Fuerza Aérea de la USAAF, operando sobre Nueva Guinea, la que alcanzó los mayores éxitos. Con los nuevos aviones P-47 «Thunderbolt» se incorporaron a la lucha en 1943 pilotos tan sobresalientes como Richard I. Bong y Thomas Lynch. En abril de 1944 Bong alcanzó los 28 derribos, convirtiéndose en el «as» de «ases» de los pilotos norteamericanos, y fue enviado a descansar a los EE. UU. Durante la ausencia de Bong, otro piloto de la V Fuerza Aérea, Thomas B. McGuire, alcanzó también la cifra de 28. El 17 de diciembre de



Stanislav Skalli
North American «Mustang III»



Edmod Marin la Meslée
Curtiss H 75 A-3 «Hawk»

1944, Bong se convirtió en el «as» norteamericano más distinguido de todos los tiempos, al alcanzar la cifra de 40 victorias (Ver «Quién era quien» del fascículo número 13). Tras este éxito fue enviado de nuevo a los EE. UU.

Iniciado el avance del almirante Nimitz por el Pacífico central, los pilotos de la aviación naval norteamericana comenzaron a rivalizar con sus colegas de la Fuerza Aérea en cuanto a cifras de derribos se refiere. El piloto de portaaviones más destacado fue el capitán de Fragata David Mc Cambell, comandante de la unidad aérea del «Essex» en junio de 1944. Durante el combate de las Marianas, que pasó a llamarse «cacería de patos de las Marianas» (Marianas Turkey Shoot), Mc Cambell derribó personalmente siete aviones atacantes. El 24 de octubre de 1944 mejoró esta marca sobre el golfo de Leyte, al derribar nueve aviones japoneses en diez minutos. Al finalizar la guerra había alcanzado la cifra de 34 derribos.

En términos absolutos, estos son los cinco «ases» más destacados de los EE. UU.:

USAAF major Richard I. Bong: 40
(comandante)

USAAF Thomas B. McGuire: 38
(comandante)

US NAVY commander D. Mc Campbell: 34
(capitán de fragata)

US Marines Lieutenant colonel G. Boylngton: 28
(teniente coronel)

USAAF colonel Francis S. Gabreski: 28
(coronel)

JAPONESES

Los pilotos nipones, tanto de la aviación del Ejército como de la Armada, habían adquirido una valiosa experiencia en China y en Manchuria. Sus pilotos podían considerarse en 1941 entre los mejores del mundo. Sin embargo, de entre los treinta «ases» que surgieron en esos teatros de operaciones, sólo tres o cuatro se destacaron posteriormente en la campaña del Pacífico.

De entre los «ases» surgidos después del ataque a Pearl Harbour destaca claramente el alférez de navío Hiroyoshi Nishizawa. Sobre los cielos de Guadalcanal, Rabaul y Filipinas acumuló la cifra de 87 victorias. El 26 de octubre de 1944 murió al ser derribado cuando viajaba como pasajero en un avión de transporte.

Tetsuzo Iwamoto, teniente de navío de la Armada Imperial, alcanzó 14 derribos durante la guerra con China. Hasta agosto de 1942 operó desde el portaaviones «Zuikaku» y posteriormente desde Rabaul, Truk y Filipinas. Al final de la guerra su cifra de derribos alcanzó 80, siendo el más cualificado de los «ases» japoneses que sobrevivieron a la guerra.

Estos fueron los «ases» más destacados del Japón:

Hiroyoshi Nishizawa: 87
(alférez de navío)

Tetsuzo Iwamoto: 80
(teniente de navío)

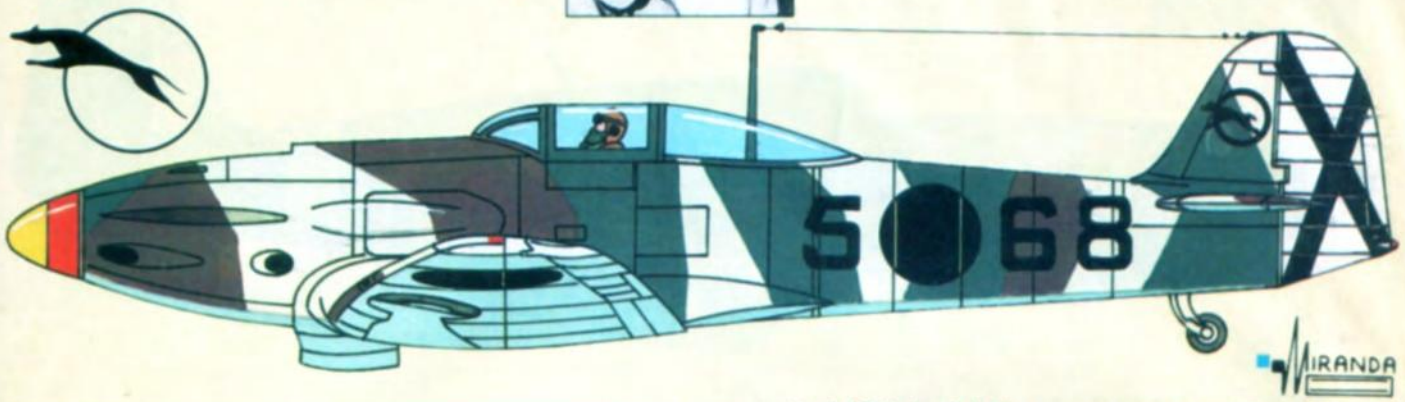
Shoichi Sugita: 70
(subteniente)

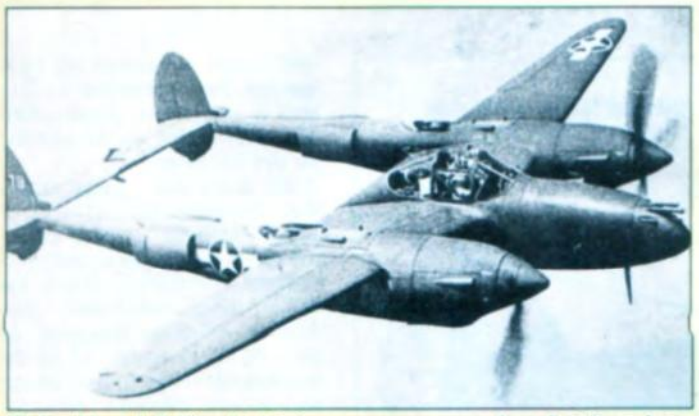
Saburo Sakai: 64
(teniente de navío)

Teniente del Ejército Hiromichi Shinohara: 58
(teniente del Ejército en Manchuria)

CURIOSIDADES
SECRETOS
INTERROGANTES
SORPRESAS
ANECDOTAS

Violación del espacio aéreo español en el Protectorado de Marruecos





El Lockheed P-38 «Lightning» era un caza-bombardero bastante más efectivo como apoyo a tierra que como caza

El 8 de noviembre de 1942 comienza el desembarco aliado en el norte de África con la denominada «Operación Torch». Más de cien mil soldados angloamericanos, con el apoyo de 160 buques de guerra, desembarcan en el Protectorado francés de Marruecos y en Argelia. Las fuerzas aéreas se organizan en dos grandes comandos aéreos: el Eastern Air Command de la RAF y el Western Air Command de la USAAF, cuyo 3.º Grupo de Reconocimiento estaba mandado *por el coronel Elliot Roosevelt*, hijo del presidente de Estados Unidos. Inmediatamente son puestos en estado de alerta los aeródromos militares de Larache, Tánger, Ceuta, Tetuán, Axdir (Alhucemas) y Nador (Melilla) *de la Zona Aérea de Marruecos*, a pesar de la carta personal del presidente Roosevelt al general Franco en término amables, y en la que se garantizaba que las operaciones en curso no iban encaminadas de ningún modo contra los territorios españoles de ultramar.

Sin embargo, los pilotos aliados en seguida descubren este «atajo» y sobrevuelan nuestro espacio aéreo, a pesar de las protestas españolas.

Como es natural comienzan los incidentes. El mismo día del desembarco, una formación de aviones de transporte Douglas C-47 Skytrain norteamericanos son interceptados por aviones de caza españoles, cuando arrojaban paracaidistas en las llanuras de Estutel, cerca de Melilla. Más adelante hubo otra serie de escaramuzas *entre aviones Heinkel* HE-112, del Grupo 27 con base en Nador, y los Supermarine Spitfire V de Gibraltar (a uno le estalló un cañón), además de otros problemas con los Dewoitined D-520 de la Aeronavale *francesa, con base en Port Lyautey* (Marruecos).

Pero, sin duda, el incidente más grave ocurrió el día 3 de marzo de 1943, en las inmediaciones del aeródromo de Nador. Sobre las once de la mañana, el entonces teniente provisional Miguel Entrena Klett, de la tercera promoción del Ejército del Aire, a los mandos de un avión Heinkel HE-112 (numeral 5-68), perteneciente a la 1.ª Escuadrilla del Grupo 27 del Regimiento Mixto número 2, intercepta y derriba a un avión Lockheed P-38 Ligthning norteamericano cuando, procedente del Marruecos francés en dirección hacia Argelia, invadió el espacio aéreo español. Según parece el aeródromo de Nador utilizaba un sistema de defensa pasiva basado en una red de alerta y escucha instalada a lo largo de la costa, que mediante comunicaciones telegráficas, telefónicas o de radio, ponían sobreaviso al único avión que «en caliente» estaba siempre preparado para el despegue inmediato. Por lo general solía ser uno de los ocho Heinkel HE-112 de la 1.ª Escuadrilla, avión un poco más rápido que los Fiat G-50 Freccia que componían la 2.ª Escuadrilla del Grupo 27.

De acuerdo con las instrucciones recibidas, los pilotos españoles tenían orden de interceptar cualquier avión aliado que sobrevolara territorio español.

El día 3 de marzo, el jefe del Grupo 27 tuvo conocimiento previo de que se acercaba una formación de once aviones Lock*heed P-38 norteamericanos*, autorizando al teniente Entrena, que había sido profesor en la Escuela de Caza de Morón, para efectuar una salida de interceptación. Éste fue al aire y tomando toda la altura posible (unos 3.500 metros) les esperó arriba, luego de hacer un viraje para tener el «sol de espalda como decía Garcia Morato». Cuando la formación «en pescadilla» de los P-38 le pasó por debajo pisó el morro y se lanzó en picado contra ella, disparando toda la munición sobre uno de ellos, al que se le paró un motor (llevaba dos) y por el que despedía una estela de aceite y humo. Entrena indicó por señas al piloto norteamericano que saltase en paracaídas, pero éste, haciendo caso omiso, siguió volando, aunque debido a las averías sufridas se vio obligado a tomar tierra cerca del río Muluya (frontera natural entre Argelia y el Protectorado español de Marruecos) con una sola parte del tren de aterrizaje, sin llegar a estrellarse. El vuelo del teniente Entrena había durado quince minutos. El incidente pudo tener consecuencias más graves, puesto que al día siguiente varias formaciones de P-38 sobrevolaron, en actitud provocadora, el aeródromo de Nador, pero sin más incidencias, pues los pilotos españoles recibieron la orden de no efectuar interceptación alguna. Del resto se encargó la diplomacia española, que le quitó hierro al asunto.

El teniente provisional Miguel Entrena Klen por orden de 31 de marzo de 1943 («BOA» núm. 40) pasó a formar parte de la Escala de Complemento del Ejército del Aire, en el Arma de Aviación, continuando sus servicios en la misma hasta la edad de retiro con el grado de teniente coronel. *Durante muchos años perteneció* al Escuadrón de Experimentación del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica).

NOTA: La historia de este incidente se cimenta exclusivamente en los documentos, fotografías, recuerdos y conversaciones mantenidas con su protagonista, a la que se agradece profundamente su inestimable colaboración, sin la que hubiese sido imposible llevar a cabo la publicación de este texto.

César O'DONNELL

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes – D. L. M. 1463-1989